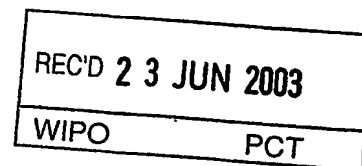


PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)



**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 102 38 951.9

Anmeldetag: 24. August 2002

Anmelder/Inhaber: Robert Bosch GmbH, Stuttgart/DE

Bezeichnung: Kraftstoffeinspritzeinrichtung

IPC: F 02 M 57/02

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 24. April 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Holß

Stuttgart, 15. August 2002

Unser Az.: B63 Bc/ki

5

Anmelder:

10

Robert Bosch GmbH
Postfach 30 02 20
D-70442 Stuttgart

15

Vertreter:

Kohler Schmid + Partner
Patentanwälte GbR
Ruppmannstraße 27
D-70565 Stuttgart

20

Bezeichnung:

25

Kraftstoffeinspritzeinrichtung

30

BESCHREIBUNG

Stand der Technik

5

Die Erfindung betrifft eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

10

15

20

25

30

Zum besseren Verständnis der Beschreibung und der Patentansprüche werden nachfolgend einige Begriffe erläutert: Die Kraftstoffeinspritzeinrichtung gemäß der Erfindung kann sowohl hubgesteuert als auch druckgesteuert ausgebildet sein. Im Rahmen der Erfindung wird unter einer hubgesteuerten Kraftstoffeinspritzeinrichtung verstanden, dass das Öffnen und Schließen der Einspritzöffnung mit Hilfe einer verschieblichen Düsenadel aufgrund des hydraulischen Zusammenwirkens der Kraftstoffdrücke in einem Düsenraum und in einem Steuerraum erfolgt. Eine Druckabsenkung innerhalb des Steuerraums bewirkt einen Hub der Düsenadel. Alternativ kann das Auslenken der Düsenadel durch ein Stellglied (Aktor, Aktuator) erfolgen. Bei einer druckgesteuerten Kraftstoffeinspritzeinrichtung gemäß der Erfindung wird durch den im Düsenraum eines Injektors herrschenden Kraftstoffdruck die Düsenadel gegen die Wirkung einer Schließkraft (Feder) bewegt, so dass die Einspritzöffnung für eine Einspritzung des Kraftstoffs aus dem Düsenraum in den Zylinder freigegeben wird. Der Druck, mit dem Kraftstoff aus dem Düsenraum in einen Zylinder austritt, wird als Einspritzdruck bezeichnet, während unter einem Systemdruck der Druck verstanden wird, unter dem Kraftstoff innerhalb der Kraftstoffeinspritzeinrichtung zur Verfügung steht bzw. bevorratet ist. Kraftstoffzumessung bedeutet, dem Düsenraum Kraftstoff mittels eines Zumessventils zuzuleiten. Bei einer kombinierten Kraftstoffzumessung wird ein gemeinsames Ventil genutzt, um

verschiedene Einspritzdrücke zuzumessen. Bei der Pumpe-Düse-Einheit (PDE) bilden die Einspritzpumpe und der Injektor eine Einheit. Pro Zylinder wird eine derartige Einheit in den Zylinderkopf eingebaut und entweder direkt über einen Stößel oder indirekt über Kipphebel von der Motornockenwelle angetrieben. Das Pumpe-Leitung-Düse-System (PLD) arbeitet nach dem gleichen Verfahren. Eine Hochdruckleitung führt hier zum Düsenraum oder Düsenhalter.

Zur Einbringung von Kraftstoff in direkteinspritzende Dieselmotoren sind sowohl druckgesteuerte als auch hubgesteuerte Einspritzsysteme bekannt. Zur Reduzierung der Emissionen ist ein möglichst hoher maximaler Einspritzdruck und ein linearer Druckanstieg günstig. Daher werden heute oftmals PDE/PLD Systeme eingesetzt, die einen hohen Einspritzdruck erlauben.

Weiterhin hat sich als vorteilhaft erwiesen, wenn der Einspritzdruck von der Drehzahl und Last des Motors unabhängig ist und im Kennfeld variabel eingestellt werden kann. Ebenso ist eine Mehrfacheinspritzung vorteilhaft. Deshalb verwenden andere Motorenhersteller Common Rail Systeme (CRS).

Zur Verbesserung der Funktionalität eines PDE/PLD Einspritzsystems kann ein hub gesteuerter Injektor eingesetzt werden. Dadurch kann im Förderbereich des Nockens eine Mehrfacheinspritzung (Vor-, Haupt-, Nacheinspritzung) dargestellt werden. Zur Darstellung einer Mehrfacheinspritzung ist demnach ein vergrößerter Nocken- und Pumpenhub erforderlich. Zudem treten beim Ansteuern einer Nacheinspritzung unter hohem Druck starke Drucküberhöhungen auf, die das Einspritzsystem zerstören können. Daher ist eine Nacheinspritzung nur bei niederem Einspritzdruck möglich. Außerdem ist keine Einspritzung

außerhalb des Nockenförderbereiches möglich, was für eine weit abgesetzte Nacheinspritzung für Abgasnachbehandlungssysteme wichtig ist.

Vorteile der Erfindung

5

Zur Beseitigung dieser Problematik wird eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung gemäß Patentanspruch 1 vorgeschlagen. Dabei wird der Injektorbereich als lokaler Druckspeicher ausgebildet, dessen gespeicherter Kraftstoff zur Einspritzung und zum hydraulischen Schließen der Düsennadel genutzt wird. Weiterbildungen der Erfindung sind in den Patentansprüchen 2 bis 4 enthalten. Ein Rückschlagventil nach dem Pumpenelement verhindert, dass sich der Hochdruckraum des Injektors nach Beendigung der Förderung entspannt. Der gespeicherte Hochdruck kann dann für weitere Einspritzungen genutzt werden. Dabei kann sowohl eine Nacheinspritzung direkt nach der Haupteinspritzung unter hohem Druck realisiert werden, wie auch eine weit abgesetzte Nacheinspritzung. Es ist auch möglich, die Voreinspritzung vom nachfolgenden Zyklus aus dem lokalen Druckspeicher zu realisieren. Damit können diese Mehrfacheinspritzungen außerhalb des Nockenförderbereiches erfolgen, was konstruktive Vorteile durch eine Verkleinerung des Förderbereiches bietet.

Ein weiterer Vorteil ergibt sich zwischen Haupt und Nacheinspritzung. Die beim hydraulischen Nadelschließen erzeugten Druckspitzen von mehreren hundert bar können vollständig unterdrückt werden. Dies erreicht man durch eine geeignete Ansteuerung von Nadelschließen und Druckaufbau im Pumpenelement. Der Druckaufbau wird dabei nur gerade solange angesteuert, dass der Einspritzdruck für die Haupteinspritzung erzeugt wird. Mit dem hydraulischen Schließen der Düsennadel wird auch der Druckaufbau beendet.

Der lokalen Druckspeicher kann über eine Drossel langsam entspannt werden, um für jeden Einspritzzyklus einen definierten Ausgangszustand zu gewährleisten.

5

Ebenso ist eine Entspannung über ein Druckhalteventil möglich. Dadurch bleibt ein bestimmter, genau definierter Restdruck bis zum nächsten Einspritz-Zyklus erhalten, der z.B. für eine Voreinspritzung verwendet werden kann.

10

15

Wird der lokale Druckspeicher groß genug ausgebildet, kann er ebenfalls für eine Bootphase verwendet werden. Der lokale Druckspeicher im Injektor ermöglicht auch eine hydraulische Schließkraft auf die Düsennadel, so dass diese während des Anstiegs des Zylinderdruckes durch die Verbrennung nicht aufgedrückt wird. Durch diese hydraulische Schließkraft ist es möglich, die schließende Federkraft auf die Düse zu verkleinern oder entfallen zu lassen, was konstruktive Vorteile bringt.

Zeichnung

25

Drei Ausführungsbeispiele der erfindungsgemäßen Kraftstoffeinspritzeinrichtung sind in der schematischen Zeichnung dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung erläutert. Es zeigt:

Fig. 1 einen Hydraulikschaltplan einer ersten Kraftstoffeinspritzeinrichtung;

Fig. 2 einen Hydraulikschaltplan einer zweiten Kraftstoffeinspritzeinrichtung;

Fig. 3 einen Hydraulikschaltplan einer dritten Kraftstoffeinspritzeinrichtung;

Fig. 4 einen ersten Druckverlauf und Nadelhub einer Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Fig. 1;

Fig. 5 einen zweiten Druckverlauf und Nadelhub einer Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Fig. 3.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

Jedem Zylinder ist eine Pumpe-Düse-Einheit (PDE) oder ein Pumpe-Leitung-Düse-System (PLD) zugeordnet. Jede Pumpe-Düse-Einheit setzt sich aus einem Pumpenelement **1** und einem Injektor **2** zusammen. Pro Motorzylinder wird eine Pumpe-Düse-Einheit in einen Zylinderkopf eingebaut. Das Pumpenelement **1** wird entweder direkt über einen Stößel oder indirekt über Kipphebel von einer Motornockenwelle angetrieben. Elektronische Regeleinrichtungen gestatten es, die Menge eingespritzten Kraftstoffs (Einspritzverlauf) gezielt zu beeinflussen. Bei dem in der **Fig. 1** dargestellten ersten Ausführungsbeispiel einer hubgesteuerten Kraftstoffeinspritzeinrichtung **3** fördert eine Niederdruckpumpe **4** Kraftstoff **5** aus einem Vorratstank **6** über eine Förderleitung **7** zu den Pumpenelementen **1**. Ein Steuerventil **8** dient der Befüllung eines Pumpenraums des Pumpenelements **1**. Die Hochdruckerzeugung erfolgt unter Schließen des Steuerventils **8** während des Nockenhubes. Damit

beginnt der Druckaufbau und der unter Druck stehende Kraftstoff wird über ein Rückschlagventil **9** zum Injektor 2 geleitet.

Die Einspritzung erfolgt über eine Kraftstoff-Zumessung mit Hilfe einer in einer Führungsbohrung axial verschiebbaren Düsennadel **10**. Es sind ein Düserraum **11** und ein Steuerraum **12** ausgebildet. Innerhalb des Düserraums **11** ist eine in Öffnungsrichtung der Düsennadel **10** weisende Druckfläche dem dort herrschenden Druck ausgesetzt, der über eine Druckleitung **13** dem Düserraum **11** zugeführt wird. Koaxial zu einer Druckfeder greift ferner an der Düsennadel **10** ein Stößel an, der mit seiner Ventildichtfläche abgewandten Stirnseite den Steuerraum **12** begrenzt. Der Steuerraum **12** hat vom Kraftstoffdruckanschluss her einen Zulauf mit einer Drossel und einen Ablauf zu einer Druckentlastungsleitung **14**, der durch eine Ventileinheit **15** gesteuert wird. Über den Druck im Steuerraum **12** wird der Stößel in Schließrichtung druckbeaufschlagt. Bei Betätigung der Ventileinheit **14** kann der Druck im Steuerraum **12** abgebaut werden, so dass in der Folge die in Öffnungsrichtung auf die Düsennadel **10** wirkende Druckkraft im Düserraum **11** die in Schließrichtung auf die Düsennadel **10** wirkenden Druckkraft übersteigt. Die Ventildichtfläche hebt von der Ventilsitzfläche ab und Kraftstoff wird eingespritzt. Das Ende der Einspritzung wird durch erneutes Betätigen (Schließen) der Ventileinheit **14** eingeleitet, das den Steuerraum **12** wieder von einer Leckageleitung **14** abkoppelt, so dass sich im Steuerraum **14** wieder ein Druck aufbaut, der die Düsennadel **10** in Schließrichtung bewegen kann.

Das Rückschlagventil **9** bewirkt, dass sich der Druck im Injektor 2 nach dem Beenden der Förderung des Pumpenelementes **1** nicht schlagartig entspannt. Der Druck wird lediglich etwas abfallen bis das Rückschlagventil **9** geschlossen ist. Das gesamte Volumen hinter dem Rückschlagventil **9** (Volumen des Injektors 2 und der Zuleitung **13**) wirkt somit als lokaler

Druckspeicher für den Injektor 2. Durch den hydraulisch gesteuerten Injektor 2 bleibt die Düse geschlossen. Mit Hilfe des gespeicherten Drucks können weitere Einspritzungen erfolgen. Speziell eignet sich dieser lokale Druckspeicher für kleine Einspritzmengen, wie sie bei einer Nacheinspritzung und einer Voreinspritzung typischerweise vorliegen. Um den Druck im Injektorbereich bis zur nächsten Einspritzung auf ein definiertes Niveau einzustellen und somit Toleranzprobleme zu vermeiden, ist parallel zum Rückschlagventil 9 eine Drossel **16** geschaltet. Diese ist so dimensioniert, dass sich der Druck im lokalen Druckspeicher langsam abbaut und bis zum nächsten Einspritzzyklus auf das Niederdruckniveau im Pumpenraum entspannt ist.

Aus **Fig. 2** ist eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung **17** ersichtlich, bei der das Steuerventil 15 für den Anschluss des Steuerraumes 12 im Zulauf angeordnet ist. Ist das Ventil 15 geöffnet, ergibt sich im Steuerraum 12 aufgrund der Drossel 18 ein Steuerdruck und die Düse bleibt geschlossen. Wird das Ventil 15 geschlossen, dann entspannt sich der Steuerraum 12 über eine Drossel **18** und die Düse öffnet. Die Drossel 18 übernimmt bei dieser Variante gleichzeitig die Aufgabe, den lokalen Speicher langsam bis zur nächsten Einspritzung zu entspannen, da bei geschlossenem Injektor 2 ein Kraftstoffstrom über die Drossel 18 vorhanden ist.

Fig. 3 veranschaulicht eine weitere Ausführungsform durch eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung **18**. Dabei ist wiederum die Drossel 16 parallel zum Rückschlagventil 9 vorgesehen, die den Druck im Injektorbereich nach der Einspritzung langsam abbauen. Zusätzlich ist der Drossel 16 nun noch ein Druckhalteventil **19** in Serie geschaltet. Damit erfolgt der Druckabbau nur bis zu einem exakt definierten Standdruck $p(s)$ (z.B. 300 bar) in der Leitung. Damit ergibt sich im lokalen Druckspeicherraum dann ein definiertes Druckniveau, das für weitere Einspritzungen genutzt werden

kann. Dies ist vorzugsweise eine Voreinspritzung. Es ist aber auch möglich, die Bootphase einer Haupteinspritzung aus diesem Druckspeicher zu realisieren. Zudem wird der hydraulische Wirkungsgrad des Systems erhöht, da der Injektorbereich nicht mehr vollständig entspannt wird

5

Fig. 4 zeigt schematisch einen möglichen zeitlichen Verlauf des Druckes P im Injektor (P_{INJ}) und im Pumpenelement (P_{PDE}), sowie den Nadelhub H bei einem Vor- (VE), Haupt- (HE), Nacheinspritzungs (NE) -Zyklus. Zusätzlich ist der Pumpenförderbereich F eingetragen.

10

15

Fig. 5 zeigt schematisch einen möglichen zeitlichen Druckverlauf P im Injektor (P_{INJ}) sowie den Nadelhub H bei einem Vor- (VE), Haupt- (HE), Nacheinspritzungs (NE) -Zyklus und abgesetzter Nacheinspritzung (ANE). Dargestellt ist ein Ausschnitt über 2 Einspritzzyklen. Man sieht, dass im gesamten Zeitraum zwischen den Haupt-Einspritzungen eine Einspritzung aus dem lokalen Druckspeicher möglich ist. Speziell ist eine weit abgesetzte Nacheinspritzung und eine weit vorgelagerte Voreinspritzung möglich.

Bei den dargestellten Beispielen ist für jeden Zylinder ein Pumpenelement und eine hydraulisch gesteuerte Düse vorgesehen. Das Prinzip des lokalen Druckspeichers mit hub gesteuertem Injektor ist jedoch grundsätzlich bei jedem druckgesteuerten Einspritzsystem anwendbar, so z.B. auch bei einem Verteilereinspritzsystem.

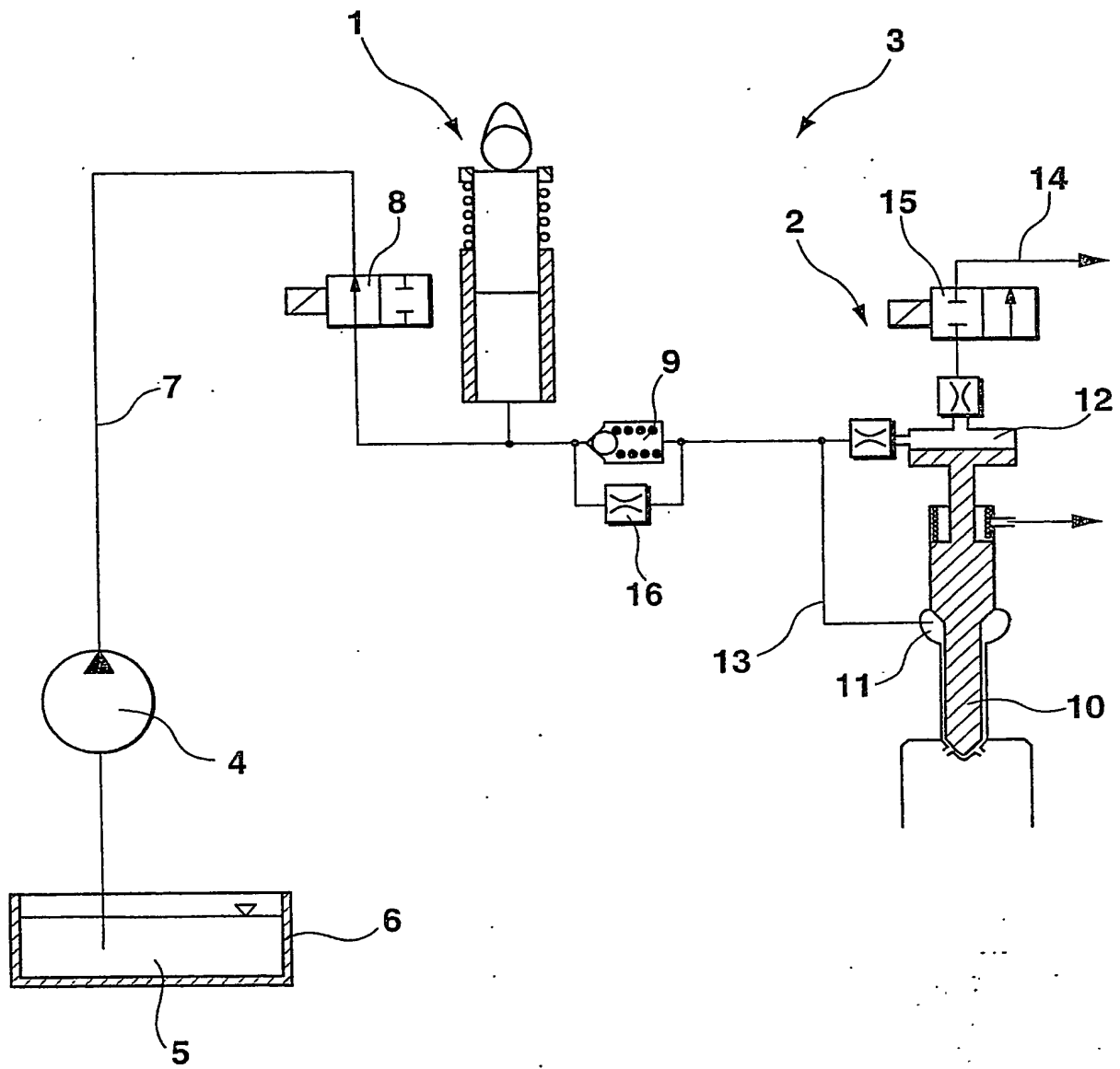
25

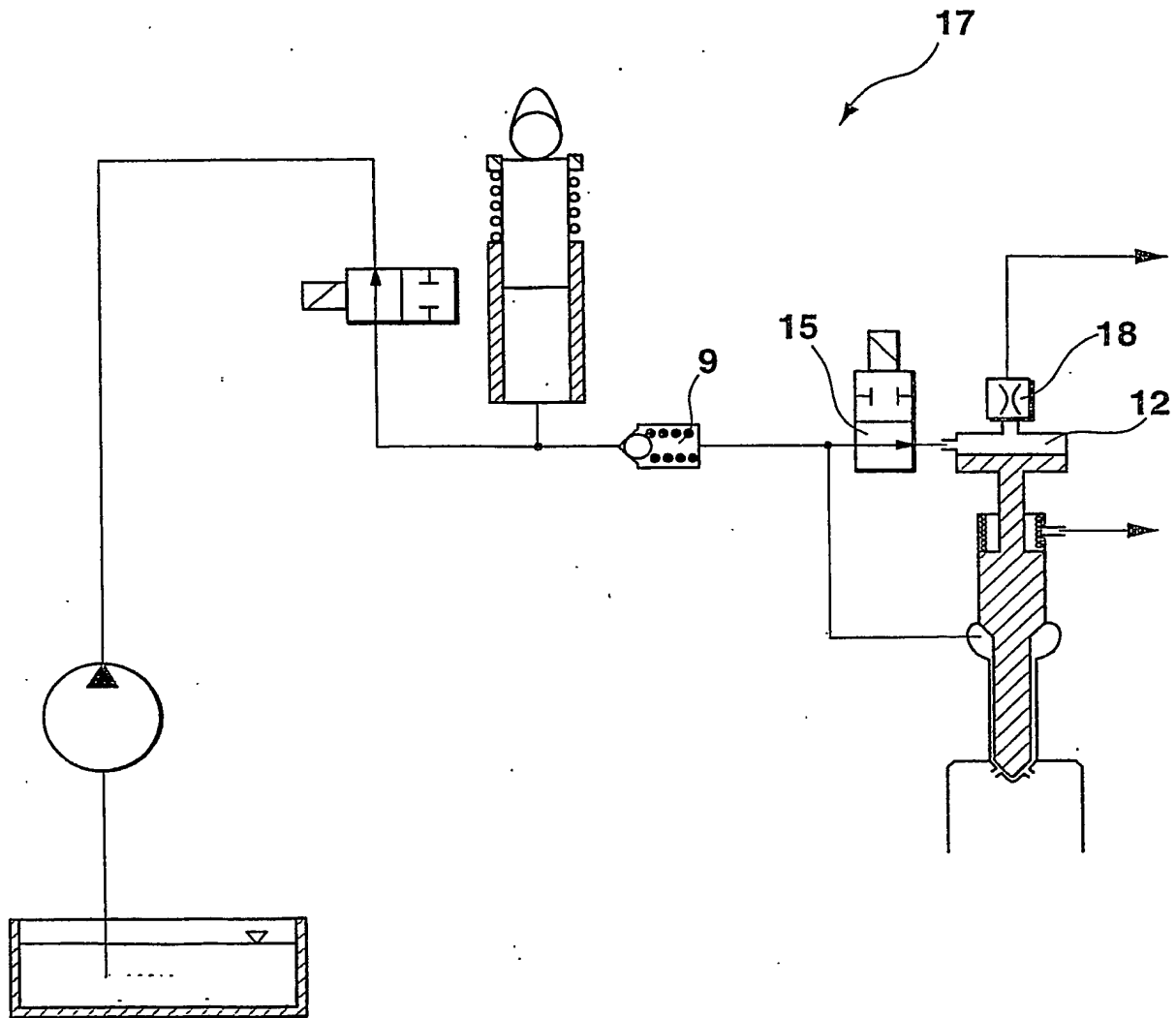
BEZUGSZEICHENLISTE

- 1 Pumpenelement
- 5 2 Injektor
- 3 Kraftstoffeinspritzeinrichtung
- 4 Niederdruckpumpe
- 5 Kraftstoff
- 6 Vorratstank
- 10 7 Förderleitung
- 8 Steuerventil
- 9 Rückschlagventil
- 10 Düsenadel
- 11 Düsenraum
- 15 12 Steuerraum
- 13 Druckleitung
- 14 Druckentlastungsleitung
- 15 Ventileinheit
- 16 Drossel
- 20 17 Kraftstoffeinspritzeinrichtung
- 18 Drossel
- 19 Druckhalteventil

PATENTANSPRÜCHE

1. Kraftstoffeinspritzeinrichtung (3; 17; 18) einer Brennkraftmaschine mit je
5 nach Anzahl der Zylinder mindestens einem lokalen, jedem Injektor (2)
zugeordneten Pumpenelement (1) einer Pumpe-Düse-Einheit oder eines
Pumpe-Leitung-Düse-Systems zur Verdichtung des Kraftstoffs, dadurch
gekennzeichnet, dass der Injektor (2) und/oder die Zuleitung zum
10 Injektor (2) einen lokalen Druckspeicherraum ausbilden, dass in die
Zuleitung von dem Pumpenelement (1) zum Injektor (2) ein
Rückschlagventil (9) integriert ist, dass ein Steuerventil (8) zur
Hochdruckerzeugung im geschlossenen Zustand des Steuerventils (8)
während des Nockenhubes vorgesehen ist, und dass eine Drossel (16; 18)
15 zur Steuerung des Druckabbaus eines Düsenraums (11) des Injektors
vorgesehen ist.
2. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,
dass eine Drossel (16) parallel zum Rückschlagventil (9) geschaltet
integriert ist.
3. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet,
dass ein Druckhalteventil (19) in Serie zu der Drossel (16) geschaltet ist.
4. Kraftstoffeinspritzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,
25 dass die Zuleitung von dem Pumpenelement (1) zum Injektor (2) über
eine Ventileinheit (15) mit einem Steuerraum des Injektors (2)
angeschlossen ist.

**Fig. 1**

**Fig. 2**

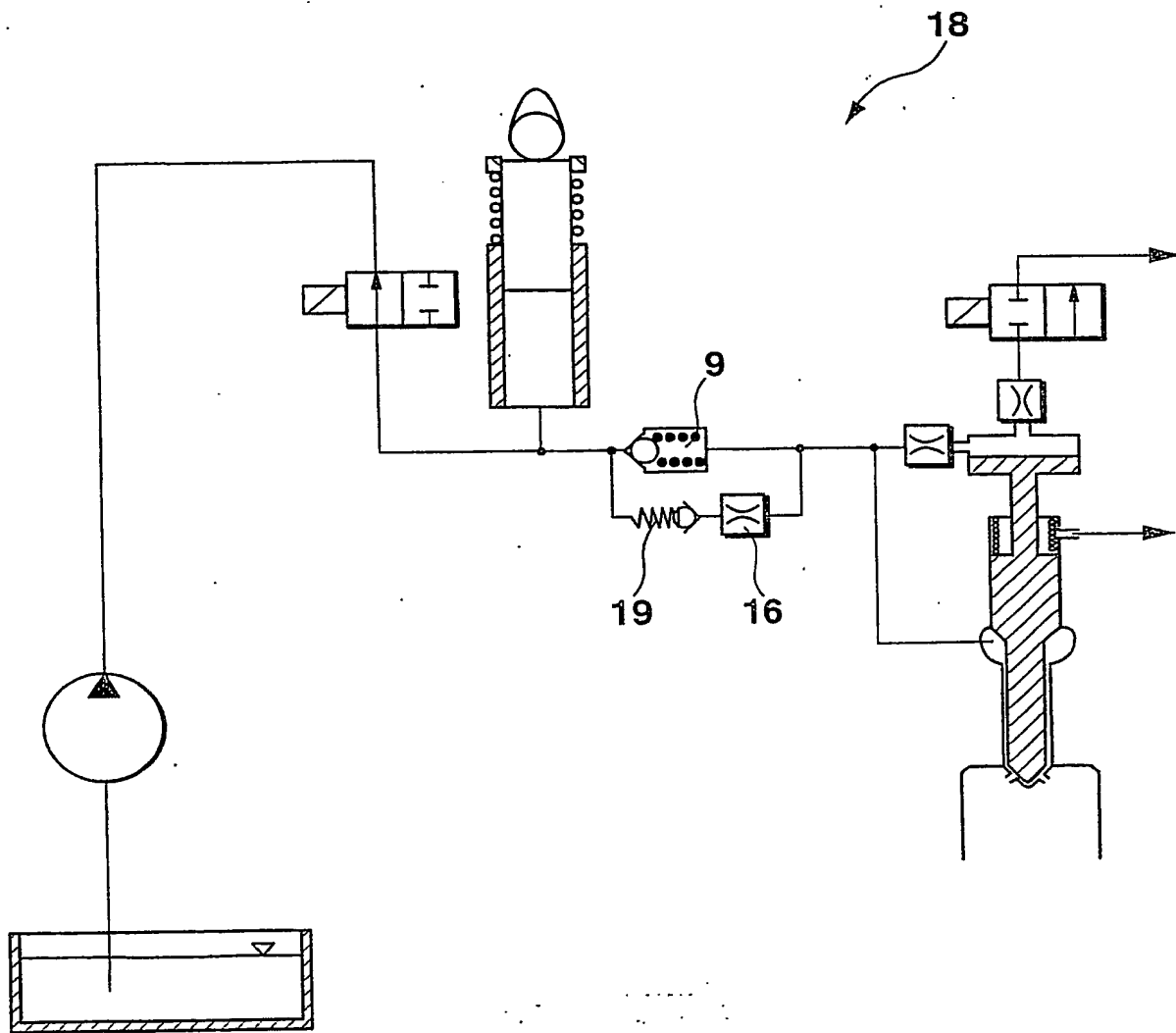


Fig. 3

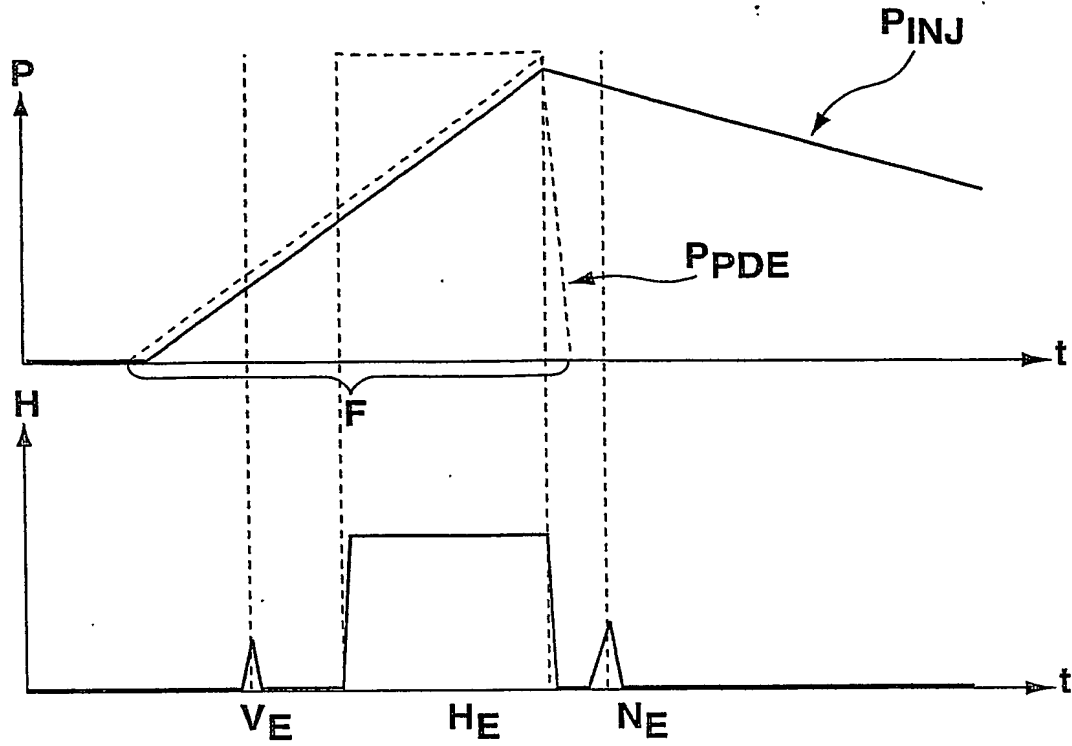


Fig. 4

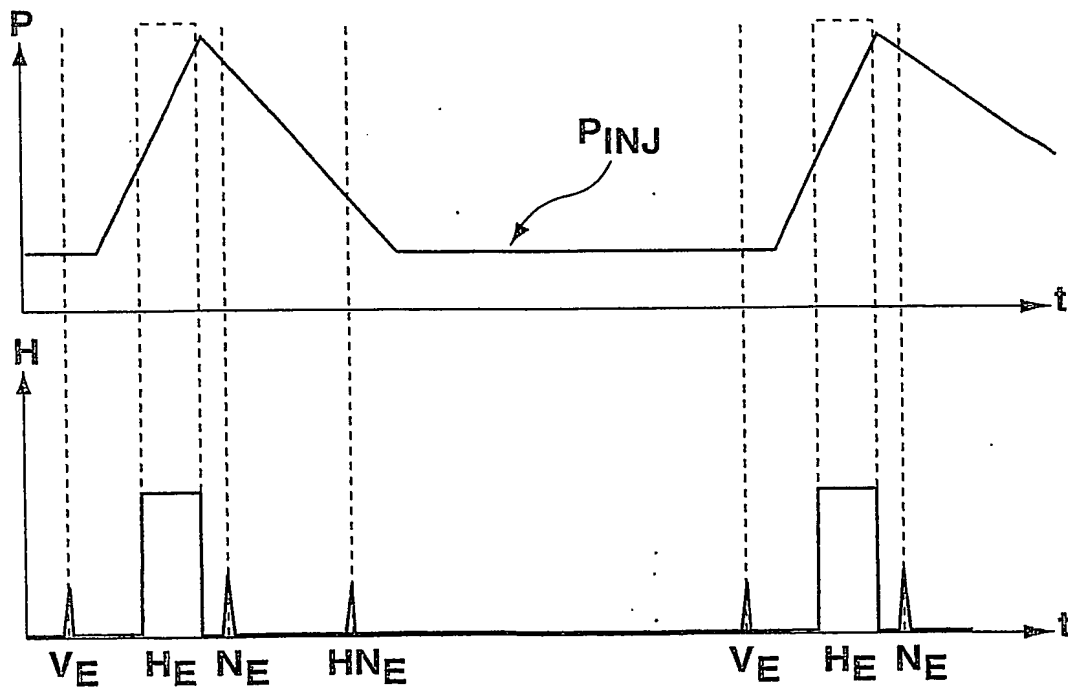


Fig. 5

ZUSAMMENFASSUNG

Kraftstoffeinspritzeinrichtung

- 5 Eine Kraftstoffeinspritzeinrichtung (3) einer Brennkraftmaschine weist je nach Anzahl der Zylinder mindestens ein lokales, jedem Injektor (2) zugeordnetes Pumpenelement (1) einer Pumpe-Düse-Einheit oder eines Pumpe-Leitung-Düse-Systems zur Verdichtung des Kraftstoffs auf. Der Injektor (2) und/oder die Zuleitung zum Injektor (2) bilden einen lokalen Druckspeicherraum aus.

Fig. 1

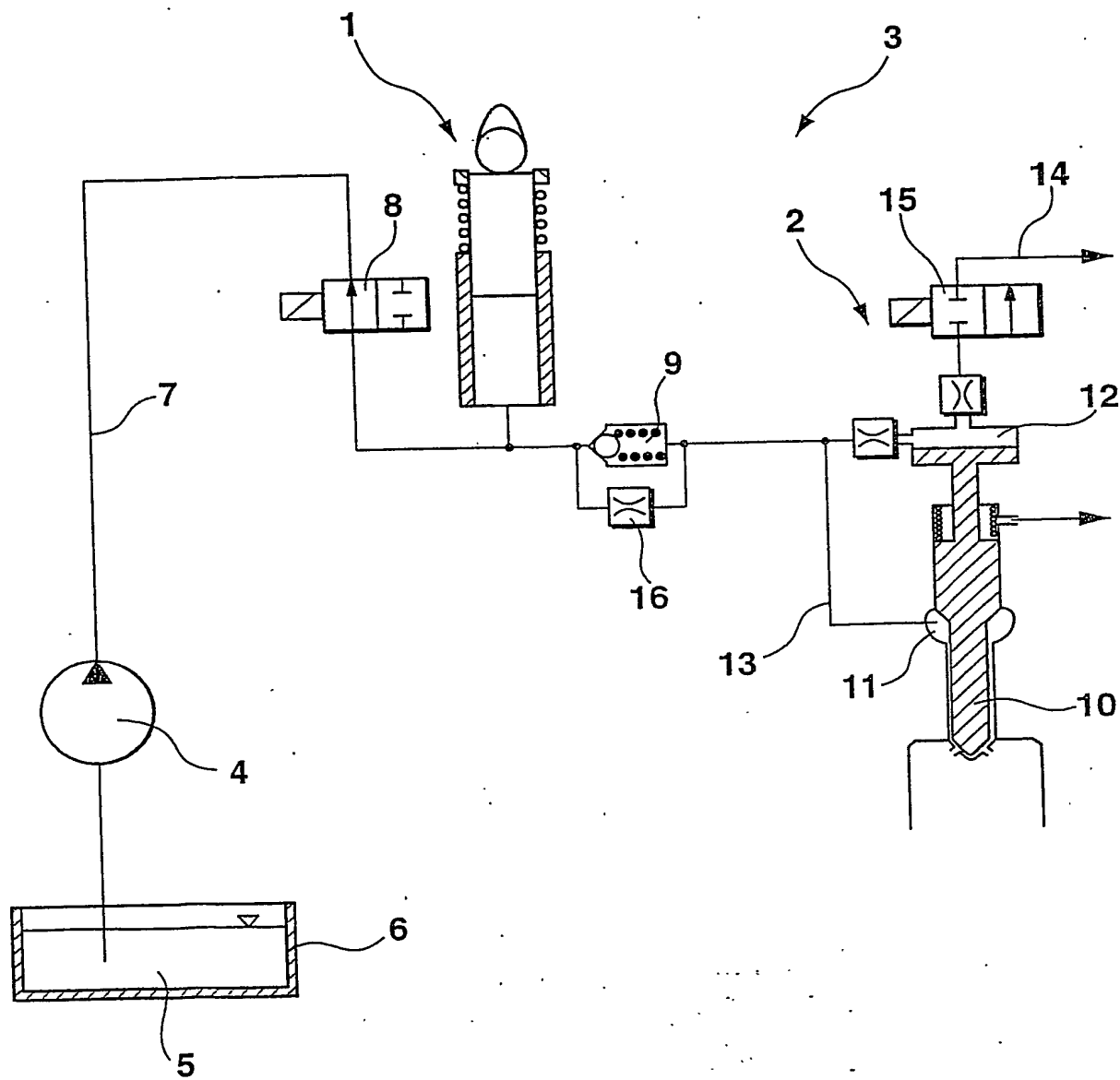


Fig. 1

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☒ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.